

# MODERNIZAÇÃO DAS EMPRESAS CHINESAS E INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS\*

---

*Pierre Judet\*\**

## 1 - Evolução dos investimentos estrangeiros na China

Como resultado das leis de julho de 1979 que autorizaram a entrada de investimentos estrangeiros diretos na China,<sup>1</sup> o nível desses investimentos — seja de investimentos “aprovados”, seja de investimentos efetivamente realizados — cresceu de forma significativa, com exceção do ano de 1994, quando se contata pela primeira vez, com relação ao ano anterior, um recuo de investimentos “aprovados”, assim como um crescimento moderado dos investimentos realizados.

Os dados relativos aos investimentos realizados mostram as seguintes médias anuais para cada período quadrienal (em bilhões de dólares):

- 1979-82 - 0,4;
- 1983-86 - 1,3;
- 1987-90 - 3,0;
- 1991-94 - 17,25.

---

\* Texto traduzido por Beatriz Azevedo.

\*\* Professor emérito do IREPD da Université Pierre Mendes, France, Grenoble.

<sup>1</sup> Data também da criação das quatro primeiras zonas especiais de Schenzen, Zuhai, Shantou e Xiamen.

Tabela 1

## Investimentos estrangeiros diretos na China - 1979-94

(US\$ 1 000)

ANOS E PERÍODOS	APROVADOS	REALIZADOS
1979-82	6,0	1,1
1983	1,7	0,6
1984	2,6	1,2
1985	5,9	1,6
1986	2,8	1,8
1987	3,7	2,3
1988	5,2	3,1
1989	5,6	3,3
1990	6,5	3,4
1991	11,9	4,3
1992	58,1	11,0
1993	122,7	26,0
1994	68,1	27,7
TOTAL DE 1979-94	301,2	87,9

FONTE: FAR EASTERN ECONOMIC REVIEW.

Essa progressão regular dos investimentos e mesmo sua aceleração em determinados períodos contradizem, assim, as afirmações da maior parte dos analistas ocidentais (franceses!) que anunciavam regularmente crises e catástrofes na economia chinesa, desde o início dos anos 80 e até mais recentemente, em 1993 e 1995.

Com efeito, sucessivas afirmações foram feitas nesse sentido, tais como:<sup>2</sup>

- "Schenzen não é tão interessante quanto parece (...)";
- "A China está fracassando face à perestroika gorbatchiana: um fracasso que provoca incerteza quanto ao interesse de investimentos estrangeiros diretos (...)";

<sup>2</sup> Como fontes foram utilizados: diferentes jornais e revistas **Far Eastern Review**, **Business Week** e, em particular, **Le Monde**.

- “O poder central está literalmente liquidado (1988)”;
- “A China não é tão atraente assim para os investimentos estrangeiros diretos (...)”;
- “1989 é o ano do fracasso total e anuncia uma derrota para o futuro”;
- em 1993, novamente, “(...) as promessas chinesas só servem àqueles que são ingênuos para acreditar”.

Essas afirmações levam a pensar que, decididamente, industriais e homens de negócios estrangeiros — chineses da diáspora, japoneses, norte-americanos, europeus — são bastante ingênuos ao continuarem a investir na China, tendo em vista tais comentários negativos e as catástrofes anunciadas. Na verdade, bem ao contrário, a presença crescente desses investidores é testemunha da abertura chinesa e do interesse que suscita neles as evoluções em curso na República Popular da China.

Uma estadia em Shangai, em setembro de 1994, permitiu, graças a um certo número de visitas a empresas, escritórios de distritos e bairros, perceber a rapidez das evoluções em matéria de investimentos estrangeiros a partir de 1992 e, particularmente, a partir de 1987 (JUDET, ROSANVALON, 1993). De fato, em setembro de 1994, em Shangai, as *joint ventures* multiplicavam-se; elas eram objeto de uma preocupação prioritária e representavam um fenômeno positivo em plena expansão.

Na zona de desenvolvimento industrial de Song Jiang (uma das três zonas de desenvolvimento industrial do distrito), contavam-se 60 participações estrangeiras, vindas de 10 países, sem se considerarem as participações da diáspora chinesa; no total, 14 dentre as 500 primeiras firmas mundiais estavam aí representadas. Na localidade de Quing Pu, onde foi estabelecida a primeira zona de atividades reservada ao setor privado, contavam-se 13 empresas em *joint venture*, a maior parte delas com participação japonesa. Na nova zona industrial do norte de Shangai, 12 empresas em *joint venture* estavam instaladas ou em vias de instalação, originárias de oito países estrangeiros. Enfim, em Peng Pu, no bairro de Zhabci, havia 23 empresas em *joint venture*, já em funcionamento ou em vias de decolagem, sem contar as empresas que fizeram acordos técnicos ou de subcontratação com sociedades estrangeiras.

Essa visita de 1994 a Shangai tornou clara a volatilidade de muitos dos comentários de estrangeiros que se mostraram, na realidade, contrários ao

interesse manifesto dos atores estrangeiros em investir na China (ver, mais adiante, o caso da Volkswagen e da Peugeot). As reflexões que se seguem, baseadas na experiência do autor na China e no estrangeiro em geral, têm por objetivo examinar os investimentos estrangeiros realizados nesse país e, dessa maneira, interessar futuros investidores em potencial.

## **2 - Investimentos estrangeiros e desenvolvimento da indústria automobilística chinesa**

Segundo uma notícia recente, as exportações coreanas de automóveis estão em vias de “explodir” (Figaro Econ., 1995). Com efeito, em 1995, as exportações de Hyundai, da Kia e da Daewoo teriam ultrapassado a cifra simbólica de um milhão de carros, ao invés da de alguns milhares do início dos anos 80.

O surto de exportação asiática de automóvel começou pelo Japão durante as décadas de 70 e 80, cujos produtos invadiram o mercado norte-americano e, em seguida, o mercado europeu. Essa invasão chegou a suscitar na França, e em particular na Itália, fortes reações protecionistas. O Japão, que se tornou o segundo produtor mundial de automóveis, no encalço dos Estados Unidos, criou sua indústria automobilística entre as duas Guerras (Toyota, Nissan), com base nos modelos norte-americanos e em participações norte-americanas, até se tornar autônomo em 1955.

A exemplo do Japão, a República da Coreia elevou-se recentemente ao quinto lugar no *ranking* mundial de produtores de automóveis. Com mais de 2.500 veículos, a produção coreana segue de perto a produção francesa. Os “Tigres da Coreia” evoluíram mais rápido que seus predecessores nipônicos, através de investimentos massivos efetuados pelas grandes sociedades coreanas, assim como através de acordos realizados, primeiramente, com os japoneses e indiretamente com os norte-americanos. A Mitsubishi detém uma participação, bastante minoritária, no capital de Hyundai, primeiro grupo automobilístico coreano. A Mazda, por sua vez, participa, também minoritariamente, do capital do grupo coreano Kia. E, por último, após ter operado em *joint venture* com a General Motors, o grupo Daewoo aliou-se aos japoneses, Suzuki e Honda.

Ora, sabe-se que a Ford participa do capital da Mazda e que a Chrysler detém ainda uma participação no capital da Mitsubishi, podendo se tornar o parceiro direto da Samsung, grupo coreano recém-chegado na indústria automobilística. Além disso, a indústria automobilística coreana utiliza os serviços de criação inglesa e de *designer* italiano. Ela é igualmente favorecida pelo estabelecimento de *joint ventures* no setor da produção de componentes, dentre outros, com japoneses, alemães e com o grupo francês Valeo. Se a indústria automobilística coreana afirma hoje sua autonomia (produção de seus próprios motores e sistemas de transmissão), sua instalação dependeu, na verdade, de acordos financeiros e técnicos com construtores estrangeiros.

Da mesma forma procede a China atualmente, embora com 40 a 50 anos de atraso em relação ao Japão e provavelmente 25 anos em relação à Coréia. Porém a indústria automobilística chinesa precede a indústria de Taiwan, da Malásia e da Tailândia, assim como a da Indonésia e da Índia. Desde o início dos anos 50, a construção automobilística chinesa beneficiou-se da cooperação soviética. Numerosos caminhões de fabricação antiga circulam ainda hoje nas estradas e cidades chinesas; eles têm o aspecto de caminhões norte-americanos da década de 30. Eles são, de fato, o produto de uma rede de cooperação: de um lado, entre a Ford e as primeiras linhas de fabricação soviética (anos 30) e, de outro, entre a URSS e as primeiras fábricas de caminhões chineses, as quais lançaram, assim, modelos de concepção soviética e, indiretamente, de concepção norte-americana. A abertura da China, a partir dos anos 80, marca a entrada da indústria automobilística chinesa em uma nova era de cooperação, onde os parceiros europeus, mais que os japoneses ou norte-americanos, sucederam ao parceiro soviético.

A produção automobilística chinesa havia se estagnado a um nível muito modesto, não ultrapassando algumas centenas de milhares de veículos; ela começou a progredir rapidamente no início dos anos 90. Em 1992, essa produção ultrapassou, pela primeira vez, 1.000.000 veículos, contra 500.000 unidades produzidas no final dos anos 80, para alcançar, enfim, 1.280.000 veículos em 1993, enquanto os objetivos do plano quinquenal haviam fixado uma produção de somente 1.000.000 unidades.

Em função de uma forte demanda interna, um novo programa foi lançado em julho de 1994. Ele prevê para o ano 2000 uma produção de 3.000.000 veículos, dos quais mais da metade é constituída por veículos particulares, os

quais, em 1993, representavam tão-somente 18% do total da produção chinesa.<sup>3</sup> Segundo uma previsão mais recente do Governo chinês,<sup>4</sup> a demanda por veículos particulares atingirá um nível entre 2.200.000 e 2.700.000 no ano de 2005 e de 3.500.000 a 4.400.000 em 2010, o que corresponderá, neste último caso, ao nível do atual mercado japonês.

A concretização desse programa ambicioso suscita o interesse dos grandes construtores mundiais, que competem por um lugar em um mercado cuja amplitude, subestimada durante muito tempo, eles acabam de descobrir. É o caso da Renault francesa e das três grandes fábricas norte-americanas de Detroit, que estão prontos a ocupar esse mercado. Mas, aparentemente, a China não aprecia e mesmo recusa uma abertura total de seu mercado. A prioridade é dada aos construtores que souberam se fazer aceitar progressivamente nesse mercado, começando modestamente, perseverando e cooperando com os fabricantes nacionais. Tal é o caso:

- da Peugeot, que entabula conversações com os chineses desde 1978 e que, em seguida, lançou uma das primeiras operações de montagem, antes mesmo de entrar em *joint venture*, em 1985, na sociedade Guangzhou-Peugeot Automobile Co. (GPAC). As operações da GPAC<sup>5</sup>, iniciadas no final de 1986, encontraram, assim mesmo, inúmeras dificuldades, relacionadas à taxa de câmbio entre as moedas francesa e chinesa, às normas de emprego dos operários chineses e ao controle de qualidade. De qualquer forma, a produção passou, progressivamente, de algumas centenas a 15.000 veículos, tendo como objetivo ainda a fabricação de 30.000, cifra que deverá certamente ser ultrapassada em um futuro próximo. A taxa de integração dos veículos (utilização dos componentes fabricados localmente) excedeu 30%, a perspectiva futura sendo de alcançar a taxa de 90%. Esse objetivo, no entanto, só será realizado se os fabricantes de componentes se modernizarem, e isto em uma região especializada, até o momento, principalmente no setor de produção têxtil e quase nada em mecânica ou eletrônica;

<sup>3</sup> É verdade que, em 1993, 230.000 veículos particulares foram importados, principalmente para serem utilizados como veículos de função e como táxis.

<sup>4</sup> Relatório de **The Nikkei Weekly** (1995).

<sup>5</sup> O capital da GPAC encontra-se assim distribuído: Peugeot, 22%; BNP, 4%; GZ Automobile Manufacturing Plant, 46%; China Investment and Industrial Corporation, 20%.

- da Volkswagen, que, instalada em Shangai, igualmente negocia com os parceiros chineses desde o final dos anos 70. Um acordo de *joint venture* foi assinado em outubro de 1984, o capital estando distribuído entre: a Volkswagen (50%), a Shanghai Automotive and Tractor Industry Corporation (25%), o Bank of China (15%) e a China Automotive Industry Association (10%);
- e da Citroen, que se incorporou mais recentemente à Wuhan, no período de Yang Tsé, e que começou a montar o modelo ZX antes de se engajar em um programa mais ambicioso de produção de 300.000 veículos fortemente integrados. A Dong Feng Citroen Automobile Company abriu caminho a muitos fabricantes franceses de componentes, dentre os quais Valeo (freios e embreagem), Sagem e Telemecanique (automatismos eletrônicos), Michelin (pneus) e Vallourec (tubos e conexões).

Observa-se, então, a partir desses exemplos, que, na via de modernização da indústria automobilística chinesa, uma primeira etapa já foi vencida. Essa etapa permitiu pôr fim à dispersão e à obsolescência das instalações de pequena escala, herdadas da cooperação com a ex-União Soviética, graças à entrada progressiva, sob a forma de *joint ventures*, de produtores estrangeiros, principalmente europeus. Hoje, uma nova etapa está em curso e vai permitir o desenvolvimento de componentes de qualidade, através de *joint ventures* com fabricantes alemães, franceses e japoneses, mas também com empresas chinesas modernas, tais como as unidades siderúrgicas de Baosteel (Shangai) e de Wuhan.

A modernização da indústria automobilística chinesa resulta, na verdade, de uma vontade deliberada de desenvolvimento, que se baseia na fixação de etapas a serem vencidas progressivamente e em estratégias muito precisas, tais como a descrita a seguir.

Para livrar-se do sistema de cooperação soviética, foram primeiramente testados, a partir de um número limitado de casos, os problemas resultantes de novas *joint ventures*. Quando, ao fim de vários anos, os resultados foram considerados positivos, a porta foi aberta a outros construtores, mas de maneira muito prudente e seletiva, sendo limitado a oito o número de fabricantes de veículos particulares.

Para promover a fabricação de componentes de qualidade, foi estabelecida uma lista de 25 componentes-chave, e, tal como ocorreu na Coreia e no Japão, foram identificados e designados dois ou três fabricantes chineses especializados para cada um desses componentes, os quais foram, então, encorajados a estabelecer acordos técnicos e/ou *joint ventures* com os industriais estrangeiros.

Se autoridades locais, tais como de Guangzhou, de Shanghai, de Wuhan ou de Beijing, adotaram esse mesmo procedimento, ele resulta, na verdade, de uma estratégia definida e posta em prática pelo Governo Central que se pode qualificar de planificadora.

### **3 - A siderurgia chinesa: dos pequenos fornos ao primeiro lugar no *ranking* mundial**

A siderurgia chinesa, que mal produzia 160.000t de aço bruto em 1989, não havia ultrapassado um nível de um milhão de toneladas desde a sua criação, no final do século XIX. Em 1994, ela ocupou, entretanto, o segundo lugar no *ranking* mundial, próxima ao Japão, primeiro produtor mundial.

#### **3.1 - Uma evolução dinâmica e difícil**

A partir de 1949, com o apoio dos soviéticos, a siderurgia, indústria prioritária, conheceu um rápido desenvolvimento. Em 1958, no período do "Grande Salto", ela foi levada a priorizar a fabricação em pequenos fornos, cuja produção, freqüentemente, não se podia utilizar. Após a derrocada de 1961, surgiu um crescimento mais racional, que, no entanto, foi afetado pelas perturbações decorrentes da Revolução Cultural. O desenvolvimento foi retomado em seguida, para, finalmente, se acelerar após 1976.

Em um período de 10 anos, de 1984 a 1994, a produção mais que dobrou (7% de crescimento por ano), seguindo o mesmo ritmo que a Coreia do Sul e Taiwan, enquanto a produção mundial tendia à estagnação. A produção chinesa ultrapassou a produção da ex-URSS e dos Estados Unidos. No início de 1994, a produção chinesa excedeu mesmo, embora temporariamente, a produção japonesa.<sup>6</sup> Mesmo assim, essa produção não estava à altura das necessidades do consumo nacional.

<sup>6</sup> Em fevereiro, por exemplo, a China produziu 7.274.000t e o Japão, 7.232.000t (Metal B., 1993).



Tabela 2

Produção chinesa de aço bruto e de ferro fundido - 1949-1994

(1 000t)

ANOS	AÇO BRUTO	FERRO FUNDIDO
1949	158	250
1955	2 850	3 870
1958	8 000	13 690
1959	13 870	21 910
1960	18 660	27 160
1961	8 700	12 810
1964	9 640	9 020
1966	15 320	13 340
1968	9 040	8 570
1970	23 380	...
1972	23 900	...
1974	23 900	...
1976	24 000	...
1978	31 800	...
1980	37 000	...
1982	37 200	...
1984	43 400	...
1986	51 900	...
1987	56 300	...
1988	59 400	...
1990	66 300	...
1991	71 000	...
1992	80 200	...
1993	89 500	...
1994	91 500	...

FONTE: Institut International de L'Acier Bruxelles.  
ANNUAIRE STATISTIQUE DE LA SIDERURGIE CHINOISE.

Tabela 3

Produção e consumo de aço bruto da China - 1993-94

(1 000t)

DISCRIMINAÇÃO	1993	1994
Produção .....	89 500	91 500
Consumo .....	126 600	115 700

FONTE: Metal Bulletin.  
Relatório de Atividades da Federação Francesa do Aço.

A China tornou-se, então, um grande importador de aço (em termos de produto final), importando, segundo o **Metal Bulletin** (1994): em 1982, 3.780.000t; em 1985, 20.160.000t; em 1987, 12.460.000t; em 1989, 9.530.000t; em 1991, 3.590.000t; em 1992, 7.100.000t; em 1993, 30.280.000t; e, em 1994, 20.000.000t (dado estimado).

A China tornou-se, em consequência, um ator importante no mercado mundial de produtos siderúrgicos. Segundo **Metal Bulletin** (1993), "(...) a demanda chinesa salvou o mercado mundial" através de compras maciças efetuadas não somente junto ao Japão e à Coreia do Sul, mas também junto à Itália, à Polônia, à Turquia, ao Brasil, à Romênia, à Espanha, à Escandinávia, etc. Quando, em julho de 1993, a China diminuiu o ritmo de suas compras do estrangeiro, os preços dos produtos siderúrgicos caíram de 10% para 15% (Metal B., 1993). Nos últimos anos, a siderurgia chinesa começou a exportar produtos de alta qualidade para a Ásia e para a Austrália, sinal evidente de um progresso finalmente alcançado.

### 3.2 - Qualidade e performance

Recentemente, comentários têm sido feitos a propósito da qualidade medíocre do aço chinês, de seus estoques invendáveis, de seu exército de trabalhadores subempregados. De fato, a multiplicação das instalações de produção (mais de 500 altos fornos e de 1.600 fornos elétricos) não favoreceu nem a produtividade nem a qualidade. Mas, nos últimos anos, essa realidade evoluiu rapidamente em termos de economias de escala, assim como em termos de equipamentos.

Atualmente, dotada de equipamentos modernos, a siderurgia chinesa é capaz de propor produtos de qualidade à indústria nacional (automóvel, petróleo) e à exportação. Além disso, qualidade acompanha performance. O consumo de carvão por tonelada de ferro fundido (500kg de carvão por tonelada de ferro fundido) nas unidades mais recentes aproxima-se da média de consumo mundial, enquanto a produção de aço por trabalhador direto atinge 300 toneladas por ano nas usinas modernas, em Baosteel, por exemplo.

### 3.3 - Modernização da siderurgia e investimentos estrangeiros

O essencial da produção siderúrgica concentra-se, atualmente, em modernas usinas do Estado, pois instalações em desuso, pertencendo à comuni-

dade e a distritos, foram fechadas. Até o momento, nenhuma dessas sociedades se beneficiou de participações estrangeiras em seus capitais,<sup>7</sup> mesmo se algumas dentre elas tenham se candidatado para tal. Em compensação, os investimentos estrangeiros desenvolveram-se em outras direções, sob a forma de:

- criação de *joint ventures*;
- acordos de cooperação técnica de longo prazo no que tange às operações “para trás”, cruciais para a qualidade dos produtos;
- investimentos “laterais” relativos à fabricação de *inputs* considerados importantes para a qualidade do aço;
- investimentos “para frente” ligados diretamente à concepção e à fabricação de equipamentos destinados à siderurgia através de sociedades de engenharia especializadas.

De fato, há 20 anos, produtores ocidentais de equipamentos têm contribuído ativa e massivamente para a modernização da siderurgia chinesa, até porque a China era, nesse setor, um dos raros mercados em crescimento. Mas os chineses exigiram, progressivamente, o aproveitamento pela indústria nacional dos equipamentos fabricados na própria China. O nível atual de utilização de equipamentos nacionais situa-se, em média, entre 75% e 80%. A idéia é a de chegar, daqui a 20 anos, a um nível de aproveitamento em torno de 90%, o que corresponderá a uma mudança radical da situação inicial. Além disso, os contratantes estrangeiros devem se responsabilizar por tudo aquilo que eles subcontratam na China.

Isso explica o fato de que, a fim de reduzir a pressão, muitos fornecedores estrangeiros criaram *joint ventures* com parceiros chineses sob a forma de sociedades de engenharia. Se esse tipo de *joint venture* permite aos fornecedores estrangeiros de equipamentos penetrar no mercado chinês, ele facilita, ao mesmo tempo, aos parceiros chineses o acesso à concepção e ao *know-how* siderúrgico. A esse propósito, deve-se observar que a URSS seguiu o mesmo caminho no início dos anos 30, quando ela “comprou” e instalou em Moscou uma das maiores sociedades de engenharia norte-americana de

---

<sup>7</sup> Entretanto elas se beneficiaram de empréstimos estrangeiros relacionados, em geral, ao fornecimento de equipamentos.

siderurgia, a qual foi responsável pela concepção e realização dos grandes complexos modernos da siderurgia soviética.

Assim, quer queiram, quer não, os engenheiros e fornecedores ocidentais de equipamentos estão engajados no projeto de modernização da siderurgia chinesa. Como se furta a isso, sabendo-se que a Ásia do Leste e do Sudeste (a China em primeiro lugar) representará em breve 50% do consumo e da produção mundial de aço?

## **4 - Produções de massa e produções com tecnologia mais avançada**

A entrada da indústria chinesa nas atividades de tecnologia avançada provocou mais interesse do que aquele suscitado pela evolução de indústrias utilizando tecnologias mais simples, mas voltadas à produção de massa.

### **4.1 - A modernização da produção de massa**

Sabe-se pouca coisa a respeito da produção de cimento, na qual a China ocupa o primeiro lugar no *ranking* mundial, com mais de 200 milhões de toneladas por ano; pouca coisa se sabe também sobre a indústria chinesa de óculos, que produz 30 milhões de pares por ano (o que equivale quase à produção de bicicletas). Em compensação, sabe-se que a indústria de cerveja, que ocupa o segundo lugar no *rankig* mundial, após a dos Estados Unidos e seguida pela da Alemanha, se modernizou a partir de acordos técnicos e de *joint venture*. A cerveja de marca Tsintao, atualmente exportada através do Mundo e fabricada em unidades criadas no início do século por uma sociedade alemã, beneficia-se da cooperação alemã. Outros acordos existem, dentre eles o com a Annhausen Bush (grupo norte-americano) e o com a Heinneken (grupo holandês), que participam em *joint venture* com o grupo tailandês Charoen Pokphand. Na indústria agroalimentar, além da presença da Danone produzindo em Shangai iogurtes (duas fábricas) e molhos, deve-se assinalar a extraordinária implicação do grupo tailandês CP, que é provavelmente o mais importante investidor estrangeiro na China. O CP participa da fabricação de

motocicletas, na indústria petroquímica, no setor de construção civil, mas, principalmente, na indústria agroalimentar, onde ele está presente desde 1981 e em 26 das 30 províncias do país.<sup>8</sup>

## 4.2 - Produção com tecnologia mais avançada

Os produtos eletrodomésticos e a eletrônica de massa tornaram-se também produtos de consumo de base.

Tabela 4

Produção de eletrodomésticos e de produtos eletrônicos  
de massa da China - 1978 e 1990

DISCRIMINAÇÃO	1978 (1 000 unidades)	1990 (1 000 unidades)	TAXA DE CRESCIMENTO AO ANO 1984-90
Refrigeradores.....	28	4 630	42,7
Televisores.....	510	26 840	17,8
Videocassetes.....	47	30 230	25,4
Ventiladores.....	1 370	57 993	21,9

FONTE: AJET SINGH TIERS MONDE (1994). v.35, n.139, jan/set.

As altas taxas de crescimento desses produtos devem ser relacionadas com o rápido progresso da qualidade de seus componentes, por exemplo, de placas de aço inoxidável ou de aço de alta resistência, cuja fabricação se beneficia do apoio técnico ou do investimento estrangeiro. Há alguns anos

<sup>8</sup> Ver **The Economist** (1994) e igualmente **Business Week** (1995), onde aparece que, do total de chineses, 86% possuem uma televisão a cores, assim como uma máquina de lavar roupa, 60% possuem um refrigerador, enquanto as instalações de ar condicionado crescem a um ritmo de 100% ao ano.

atrás, este tipo de produto chinês datava de, ao menos, 20 anos. Atualmente, a decolagem que sofrem esses produtos não excede três a cinco anos, o que corresponde à ordem de grandeza que prevalecia no Japão em 1965 e na Coréia no início dos anos 80. Isso significa que o avanço chinês está em curso e de forma bastante dinâmica.

## **As telecomunicações e a energia**

O setor de telecomunicações constitui, na China, um vasto mercado que pode representar dentro de alguns anos, segundo a sociedade Ericsson, 25% do mercado mundial. O Ministério da Telecomunicação chinês prevê a instalação, até o ano 2000, de 120 milhões de linhas telefônicas (hoje, se encontram instaladas 40 milhões), o que implica a instalação de 10 milhões a 12 milhões de linhas suplementares por ano.

Todas as grandes sociedades estrangeiras se encontram presentes nesse setor, entre as quais a sociedade Alcatel. Gec Alsthom, que pertence a esse mesmo grupo francês, expande igualmente sua presença na China, no importante mercado de produção de energia, em cujo setor o Governo prevê um aumento de 15.000MW por ano, para uma capacidade atualmente instalada de 165.000MW. Deve-se salientar que, tanto no setor de telecomunicações quanto no setor de energia, as autoridades chinesas cumprem um papel decisivo na escolha e na realização desses projetos de grande envergadura.

## **A eletrônica**

Como esse setor é já bastante conhecido, nos limitaremos a indicar aqui a criação, em 1994, de um grupo chamado China Eletronics Corp., ao qual pertencem 28 empresas do Estado — entre as quais, cinco são classificadas entre as 100 primeiras empresas do setor — e 23 *joint ventures*. A indústria eletrônica chinesa absorveu US\$ 2,2 bilhões oriundos de investimentos estrangeiros, realizados entre 1987 e 1993. Entre 1991 e 1993, a China acolheu um terço das deslocalizações da indústria eletrônica tailandesa, ou seja 1.300 empresas, segundo o Chungwha Research Institute.

Esse contexto anuncia um crescimento muito favorável para as empresas chinesas (ou em *joint venture*) de eletrônica, mas igualmente para aquelas que se engajaram na fabricação de semicondutores, cujo mercado poderá ultrapassar, em 1997, o mercado japonês e tornar-se, assim, o mercado mais importante da Ásia.

## 5 - Além da indústria manufatureira: uma forte capacidade de apropriação

Os exemplos mostraram o impacto dos investimentos estrangeiros na modernização das empresas manufatureiras. Outros exemplos ainda poderiam confirmar a generalização do fenômeno a outros setores, quer se trate da construção de conjuntos turísticos e de infra-estrutura, quer de organização de circuitos de distribuição. Numerosas empresas mistas foram criadas recentemente no setor de estocagem e de distribuição de produtos siderúrgicos. A sociedade Holdings Ltd. de Hong Kong, sozinha, entrou em *joint venture* (50%/50%) com várias sociedades chinesas para importação, estocagem e distribuição (incluindo-se aí exportação) de produtos. Para assegurar o desenvolvimento da siderurgia, a modernização da distribuição é tão importante quanto a modernização da produção.

Nada seria possível sem a atração que exercem as dimensões do mercado chinês. Por exemplo, a Shanghai Huston Electronics Co. Ltd. é uma *joint venture* constituída entre a sociedade Huston Electronics Co. de Taiwan (51%) e a comuna de Peng Pu (49%) (municipalidade de Shanghai) para a produção de aparelhos telefônicos. Esse grupo, também presente na Malásia e na África do Sul, não teria aceitado um *status de joint venture*, assim como custos relativamente menos favoráveis, se não fosse pelo fato de “(...) o mercado chinês ser enorme, tendo em vista uma demanda que alcança 30.000.000 aparelhos por ano”<sup>9</sup> (ao invés de 50.000.000 nos Estados Unidos). Além disso, numerosas são as firmas que promovem transferências de tecnologia e uma

---

<sup>9</sup> Entrevista do PDG dessa sociedade realizada em 14 de setembro de 1994.

rápida modernização de seus parceiros, com o objetivo de fazer da China a base de suas implantações na Ásia, bem como de suas exportações futuras nessa zona.

Mas o rápido progresso alcançado nestes últimos anos em numerosos setores e empresas chinesas traduz, na verdade, a importância (insuspeitada) da capacidade chinesa de se apropriar de tecnologias estrangeiras. Quando, em 1978, Deng Zsiao ping havia anunciado a multiplicação por quatro do PIB chinês antes do ano 2000, muitos sorriram com condescendência. Ora, esse objetivo ambicioso foi atingido bem antes dessa data prevista. Entretanto o fato mais marcante é a emergência de técnicos, de engenheiros e de empresários chineses, que evoluíram facilmente mesmo seguindo os ritmos intensos da modernização e que começam a circular sem problema de um universo a outro: do Ocidente à China e da China ao Ocidente. Foi confiada recentemente a um grupo chinês<sup>10</sup> a tarefa de encontrar parceiros estrangeiros para financiar, construir e administrar auto-estradas. Desse grupo, fazem parte aqueles chineses que declaram à respeito de sua geração: "Nosso esqueleto é ainda chinês, mas nossos cérebros ocidentais".

## Bibliografia

BUSINESS WEEK (1995). New York, 27 jun.

ECONOMIST, The (1994). London, 26 nov.

FIGARO ECONOMIE, EI (1995). Paris, 8 ago.

JUDET, Pierre, ROSANVALON, A. (1993). Voyage à Shangai et dynamisme de l'economie chinoise. **Asies recherches**, IREPD, n.10.

METAL BULLETIN (1993). abr., nov., dec.

NIKKEY WEEKLY, The (1995). New York, v.33, 6 fev.

<sup>10</sup> Grupo constituído pelos sobreviventes da Revolução Cultural, isto é, aqueles que entraram nas melhores universidades chinesas ao final dos anos 70 (são conhecidos como "Classe 77") e que se tornaram, assim, uma elite que evolui à medida que o país entra na era "pós-Deng".